Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH.

Warszawa Nr. 4 d. 15 lipca r. 1919.

SPIS RZECZY.

L. p.	RZECZ	W SPRAWIE	Podpisany	Data	Str.
28	Pismo	w sprawie koncesji na budowę i eksploatację tramwaju elektrycznego „Warszawa-Młociny-Łomianki“.	Kierownik Ministerstwa J. Eberhardt.	14.V. 1919	27
29	Ustawa	w sprawie zmian w dekr. Nacz. Państ. o unieważnieniu koncesji na budowę kolei żelaznych.	Trąmpczyński, Wojciechowski, Eberhardt, Pruchnik.	15.VI 1919	28
30	Koncesja	na budowę linji Sochaczew—cegielnia Stowarzyszenia Budowlanego.	Kierownik Ministerstwa J. Eberhardt.	17.V. 1919	29
31	Umowa	z Hermanem Lewym, właści cielem huty szklanej „Dąbrowa”.	Kierownik Ministerstwa J. Eberhardt i H. Lewy.	24.V. 1919	30
32	Zezwolenie na budowę	2-ch odcinków kolei dojazdowej do użyteczności prywatnej Tow. Akc. cukrowni „Dobre“.	Kierownik Ministerstwa J. Eberhardt.	10.VI. 1919	32
33	Koncesja	na budowę linji Kazimierza Wielka—cukrownia Szreniawa.	„	11.VI. 1919	32
34	„	na budowę linji Warszawa-(Powązki)-Leszno.	„	„	33
35	Zezwolenie na budowę	linji kolei dojazdowej Jachowice—dom. Sobota.	„	14.VI 1919	34
36	Koncesja	na budowę linji Wojsławice-Chełm.	„	18.VI 1919	35
37	Ustawa	w sprawie zmian w dekr. Naczelnika Państ. o Tymczasowej Kasie przezorności pracowników kolejow. polskich w b. zaborze rosyjskim.	Trąmpczyński, Wojciechowski i Eberhardt.	29.IV 1919	36
38	Przepisy	przyznawania odszkodowań za wypadki na kol. żel. b. pracownikom kolejowym i ich rodz.	Kierownik Ministerstwa J. Eberhardt.	2.VI. 1919	36
39	„	rachunkowości kasy przezorności pracowników Kolei Państw.	„	12.IV 1919	37
40	Zmiany	ruchu.	Szef Sekcji Ekspl. M K.Ż. Krzyżanowski.	28.VI. 1919	39
41	Obwieszczenie	w sprawie sprostowania błędu.	Kierownik Ministerstwa J. Eberhardt.	24.V. 1919	40
42	Różne	„ akt archiwum państw.	„	21.V. 1919	40
43	„	„ zmiany nazwy przystanku.	„	18.VI. 1919	41
44	Depesza	w sprawie Straży Kolejowej.	„	26.IV. 1919	41

L. p.	RZECZ	W SPRAWIE	Podpisany	Data	Str.
45	Depesza	w sprawie wypłaty poborów.	Kierownik Ministerstwa J. Eberhardt.	26.IV. 1919	41
46	"	" świętowania dnia 3 maja.	"	"	42
47	"	w sprawie nadsyłania sprostowań do prasy.	"	5.V. 1919	42
48	"	w sprawie komisji powstającej przy Komisarjacie Naczel. Ra-Ludowej.	"	15.V. 1919	42
49	"	w sprawie nadzwyczajnego dodatku.	Paderewski, Wojciechowski i Eberhardt.	"	43
50	"	w sprawie zaliczek na 100% podwyżką dodatku do emerytur.	Kierownik Ministerstwa J. Eberhardt.	16.V. 1919	44
51	"	w sprawie wiedeńskiego zakładu ubezpieczeń funkcjonarjuszy kolej.	"	22.V. 1919	44
52	"	w sprawie przyjmowania do dyrek. Lwowskiej żydów, rusinów i polaków, którzy służyli u rusinów.	"	23.V. 1919	44
53	"	w sprawie terminu ważności legitymacji kolejowych.	"	2.VI. 1919	45
54	"	w sprawie przeniesienia do I kl. drożyżnianej st. Andrzejów i Gałkówek.	"	10.VI. 1919	45

1.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o skróceniu terminu do załadowania i wyładowania przesyłek, oraz o podwyższeniu postojowego na linjach b. austrjackich kolei państwowych.

Na podstawie § 63, ust. 12 i § 80 ust. 8 regulaminu ruchu, wydanego rozporządzeniem b. austrjackiego Ministerstwa Kolei żelaznych (Dzien. Ust. Państwa Austr.-Węgier: Nr 172), zarządzam co następuje:

Z powodu dotkliwego braku wagonów termin do załadowania przesyłek, których załadowanie jest obowiązkiem odbiorcy, skraca się na wszystkich linjach b. austrjackich kolei państwowych do sześciu godzin dziennych przy równoczesnem podwyższeniu postojowego (t. j. należności za przetrzymanie wagonu po za wyż wymieniony termin) o 50 proc.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 22 kwietnia 1919 r.

Warszawa, dnia 22 kwietnia 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:

(—) J Eberhardt.

(„Dziennik Praw“ z d. 9 maja 1919 r., Nr 39, poz. 188).

2.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o trybie postępowania z osobami, podróżującymi koleją bez biletów lub z biletami niewłaściwymi.

Na mocy dekretu z d. 7 lutego 1919 r. i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu postanawiam, aby z dniem 15 maja r, b. na kolejach Dyrekcji Warszawskiej i Radomskiej stosowane były przepisy następujące:

Art. 1. Osoby, podróżujące koleją, winny posiadać odpowiednie bilety przejazdowe, okazywane na każde żądanie właściwych funkcjonarjuszów.

Art. 2. Podróżny, który nie może okazać ważnego na przejazd biletu, winien zapłacić potrójną cenę biletu za przejechaną przestrzeń, jeżeli zaś stacja wyjazdu nie może być ustaloną — poczwórną cenę biletu za całą przestrzeń, przebytą przez pociąg, w każdym jednak razie nie mniej, niż 10 mk. względnie 20 koron.

Art. 3. Podróżny, który zajął miejsce w klasie wyższej niż ta, do której uprawnia posiadany przezeń bilet, lub w pociągu o droższej taryfie, winien uiścić poczwórną różnicę pomiędzy ceną należną, a uiszczoną, jednakże nie mniej, niż 10 mk. względnie 20 kor.

Art. 4. Podróżny, odmawiający natychmiastowej zapłaty należności, o jakich wyżej (art. 2 i 3) mowa, będzie usunięty z pociągu na najbliższej stacji, gdzie będzie sporządzony protokuł, celem pociągnięcia go do odpowiedzialności karnej na zasadzie praw obowiązujących (art. 139 K. K.).

Art. 5. Kto, nie mając zamiaru wyjechania, zajmie miejsce w pociągu, przygotowanym do odjazdu, winien zapłacić 6 mk. względnia 12 kor. i pociąg natychmiast opuścić pod skutkami wyżej (art. 4) przewidzianymi.

Warszawa, dn. 5 kwietnia 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

(„Dziennik praw“ Nr 39, poz. 593).

3.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o bezpłatnym przewozie do Wilna żywności i przedmiotów pierwszej potrzeby, pochodzących z ofiar.

Na podstawie dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego r. bież. (Dzien. Praw Nr 14, poz. 152) i osiągniętego porozumienia z Ministerstwem Skarbu, oraz Przemysłu i Handlu, postanawiam, aż do odwołania, co następuje:

Artykuły żywności i inne przedmioty pierwszej potrzeby, pochodzące z ofiar i przeznaczone do rozdania między ubogą ludność m. Wilna, przewożone będą kolejami polskiemi od dnia 15 maja r. b. bezpłatnie, pod warunkiem przedstawienia przy wysłaniu zaświadczenia odnośnych organizacji lub komitetów pomocy o przeznaczeniu ofiar i nadania ich na imię takichże organizacji lub komitetów w Wilnie:

Warszawa, dn. 14 maja 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

(„Dziennik Praw“ Nr 42, poz. 304)
(„Monitor“ Nr 111, z dn. 20 maja 1919 r.)

4.

ROZPORZĄDZENIE

Ministerstwa Kolei Żelaznych o stosowaniu taryfy klasy II do przewozu kwasu siarkowego w ładunkach wagonowych.

Na mocy dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego r. b. (Dziennik Praw Nr 14, poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, zarządzam, co następuje:

Do przesyłek wagonowych kwasu siarkowego, przewożonych z Trzebini do stacji odbiorczych fabryk nawozów sztucznych, znajdujących się na terenie b. Królestwa Polskiego, od dnia 20 maja r. b. stosowana będzie na kolejach b. okupacji niemieckiej taryfa klasy II, z warunkiem jednak przedstawienia do każdej przesyłki odpowiedniego zaświadczenia od wydziału chemicznego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, że nadawany kwas siarkowy przeznaczony jest do fabrykacji nawozów sztucznych.

Warszawa, dn. 16 maja 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:

(—) *J. Eberhardt.*

5.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o bezpłatnym przewozie artykułów żywności pierwszej potrzeby do Cieszyna.

Na mocy dekretu z dnia 9 lutego r. b. (Dziennik Praw Nr 14, poz. 152) i po porozumieniu z Ministerstwami Przemysłu i Handlu, oraz Skarbu, zarządzam, aby artykuły żywności i przedmioty pierwszej potrzeby, pochodzące z ofiar i idące do Cieszyna do rozdziału pomiędzy miejscową ludność ubogą, od dnia 1 czerwca r. b. były przewożone na kolejach polskich bezpłatnie pod warunkiem przedstawienia przy wysyłaniu zaświadczenia odnośnych organizacji, lub komitetów pomocy o przeznaczeniu ofiar i nadania ich na imię takichże organizacji lub komitetów w Cieszynie.

Warszawa, dn. 5 czerwca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:

(—) *J. Eberhardt.*

„Dziennik Praw" Nr 46, poz. 321 z dnia 14 czerwca 1919 r.

6.

ROZPORZĄDZENIE

Na zasadzie dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego r. b. (Dziennik Praw Nr 14, poz. 152) i osiągniętego porozumienia z Ministerstwa Skar-

bu, oraz Przemysłu i Handlu, niniejszym postanawiam, aby z dn. 1 lipca r. b., aż do odwołania, na kolejach Dyrekcji Warszawskiej i Radomskiej stosowany był następujący podział ładunków wagonowych pomiędzy klasą 2-gą i 3-ą, względnie taryfy wyjątkowe 2-ą i 3-ą.

A. Wedle opłat klasy 2-ej, względnie taryfy wyjątkowej 2-ej, przewożone są następujące towary, wysyłane w ładunkach wagonowych:

Asfalt i wyroby asfaltowe,

Buraki cukrowe świeże,

Cegły ogniotrwałe i cementowe, nieglazurowane i nieopakowane, albo też przekładane luźno sianem, słomą i t. p.

Celuloza (drzewnik) przedziurawiona,

Cement,

Cementowe i betonowe tafle, płyty i deski, nieopakowane, owinięte papierem lub naładowane luzem, przekładane sianem, słomą i t. p. wyroby cementowe i betonowe do celów budowlanych i kanalizacyjnych.

Dachówki cementowe, nieglazurowane i nieopakowane, albo też przekładane luźno sianem, słomą i t. p.

Drzewo, a mianowicie:

a) drzewo do szybów kopalnianych, stemple, podpórki, podkłady (w tym i kolejowe), żerdzie, obladry i t. p.;
b) drzewo budowlane, w tej liczbie drzewo ciosane i piłowane, heblowane, żłobkowane, z czopami, otworami, jak np. belki, krokwie, łaty, listwy, bale, dyle, deski;
c) słupy telegraficzne;
d) deseczki cienkie;
e) klepki bednarskie.

Farby ziemne.

Garbnik bez ługu.

Garbowiny wszelkiego rodzaju mokre i suszone.

Gips i wyroby gipsowe, jak płyty, kamienie i tafle zwyczajne.

Gliniane naczynia i wyroby, oprócz wyszczególnionych oddzielnie, nieopakowane, lub opakowane w niezamkniętych skrzyniach, koszach lub kubłach.

Izolatory do słupów telegraficznych.

Jarzyny wszelkie.

Kamienie:

a) ciosane;
b) obrobione z gruba dłutem, a mianowicie, żłoby kamienne, koryta wszelkie kamienne i przeznaczone do odprowadzania wód, o ile są ciosane tylko z gruba, jak również i kamienie, którym przy pomocy dłuta nadana została forma, jak np. schody, które jednakże otrzymały tylko początkowe obrobienie;
c) płyty, tafle i kostki brukowe;
d) kamienie sztuczne, nieopakowane, lub naładowane luzem, przekładane sianem, słomą i t. p. lub zabezpieczone listwami ochronnemi, lub w skrzyniach otwartych, lub przykrytych łatami, również kamienie sztuczne w kostkach mozaikowych.

Konopie surowe i międlone.

Kreda surowa w kawałkach i w proszku.

Kwas siarkowy (siarczany) przewożony za świadectwami Ministerstwa

Przemysłu i Handlu dla fabrykacji nawozów sztucznych z Trzebini do stacji na terenie b. Królestwa Polskiego.

Len surowy i międlony.

Masa do oczyszczania gazu.

Mąka zbożowa wszelka.

Melasa.

Nasiona wszelkie, w tej liczbie i strączkowe.

Obuwie skórzane stare, używane.

Owoce świeże.

Pasza dla bydła, trawy pastewne, sieczka, otręby, wytłoczyny, braha.

Rośliny żywe (drzewka, sadzonki, szczepy) nieopakowane, lub tylko z opakowanemi korzeniami, lub luźno powiązane.

Siano i słoma.

Skórzane obrzynki suche.

Smoła (dziegieć i smoła gazowa).

Sole: kamienna, warzona, morska; odpadki soli przy fabrykacji mydła i saletry, sole skażone, sól glauberska.

Tafle gliniane do wykładania podłóg i ścian, nieopakowane, lub owinięte papierem, lub też załadowane luzem w sianie, słomie i t. p.

Tektura surowa i dachowa (asfaltowa, smołowcowana) za wyjątkiem tektury, przeznaczonej do izolacji przy budowach.

Tektura stara i używana.

Torf zwyczajny i prasowany w formie cegieł, miał torfowy (wojłok roślinny) i proszek torfowy.

Trzcina i sitowie.

Warzywa wszelkie.

Węgiel drzewny, również w proszku.

Węgiel kamienny, węgiel brunatny, koks, brykiety (na kolejach Dyrekcji Radomskiej wedle taryfy wyjątkowej, 4-ej).

Zboże wszelkie i słód.

Żelazo, stal i blacha handlowa (półfabrykaty), także pokryte cynkiem, ołowiem, cyną.

B. Wedle opłaty klasy 3-ej, względnie wedle taryfy wyjątkowej 3-ej przewożone są następujące towary, wysyłane w ładunkach wagonowych:

Beczki, skrzynie i butelki próżne od piwa, wód mineralnych, mleka, używane, przewożone bez opakowania, lub też skrzynki otwarte z takiemi butelkami, balony szklane po kwasach chemicznych, balony żelazne, lub miedziane po gazach itd. przy zwracaniu na stację nadawczą, jako opakowanie zwrotne.

Buraki pastewne, marchew pastewna i brukiew.

Cegły murarskie i wapienne, za wyjątkiem ogniotrwałych i cementowych, nieglazurowane i nieopakowane.

Dachówki gliniane i dachówki kamienne nieglazurowane i nieopakowane.

Dreny gliniane (sączki).

Drzewo w okrąglakach i szczapach długości nie więcej nad 2 i pół metra, oraz inne drzewo opałowe, a także gałęzie, korzenie, pnie, kora, oraz wióry, trociny i inne odpadki drzewne.

Drzewo budulcowe wszelkie, przewożone za świadectwami powiatowych komisji rozdziału drzewa z ramienia Ministerstwa Robót Publicznych.

Glina.

Kamienie naturalne, łupane, tłuczone, lub mielone (za wyjątkiem azbestu, krzemienia, kryolitu, marmuru, szmergla) nieobrobione. Kamień gipsowy i wapień, luzem lub w workach.

Kości surowe całe i rąbane, oczyszczone od mięsa i żył.

Nawozy sztuczne i materjały surowe, służące do nawożenia, jako to: mierzwa, kał zwierzęcy, śmiecie, kurz z młynów, popiół. muł z osadników, guano, krew suszona, gips, mączka rogowa, wióry rogowe, popiół kostny, obrzynki kostne suche, mączka kostna, mączka skórzana, proszek i popiół wapienny, superfosfat, wapno i woda z gazowni, ług z cukrowni, braha (brzeczka), fosfaty mineralne wszelkiego rodzaju mielone i niemielone; żużle, zawierające fosfor, mielone i niemielone, żużle tomasowskie i mączka tomasowska, saletra chilijska i sole potasowe.

Obierzyny ziemniaczane.

Odpadki buraczane (cukrowe) jak: wierzchy, nać, spody i korzenie, krajane, świeże i suszone.

Osad i ił przy fabrykacji cukru, ił wapienny z pras, z saturacji, z nasycania.

Papier stary, używany, makulatura, oraz skrawki papierowe.

Piasek.

Płatki buraczane po usunięciu z nich zawartości soku cukrowego, pozostałość po dyfuzj w stanie mokrym.

Płatki ziemniaczane (kartoflane).

Perz.

Ruda wszelka (na kolejach Dyrekcji Radomskiej wedle taryfy wyjątkowej 5-ej).

Szaber (za wyjątkiem szabru marmurowego).

Szkło tłuczone (w kawałkach) i skorupy porcelanowe, fajansowe i gliniane.

Szmaty stare.

Wapno palone i lasowane, araz zaprawy wapienne.

Wytłoki buraczane i ziemniaczane.

Wywary wszelkie, mokre, suszone i mielone.

Ziemia zwyczajna.

Ziemniaki świeże i suszone.

Żużel (szlaka) wielkopiecowy i węglowy (na kolejach Dyrekcji Radomskiej wedle taryfy wyjątkowej 5-ej.

Żelazo surowe (surowiec) i żelazo stare (szmelc).

Warszawa, dnia 15 czerwca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:

(—) *J. Eberhardt.*

„Dziennik Praw" Nr 50, z dn. 25 czerwca 1919 r., poz. 329.

7.

ROZPORZĄDZENIE

Kierownika Ministerstwa Kolei Żelaznych o odwołaniu taryfy ulgowej na przejazd pątników do Częstochowy.

Na mocy opinji Ministerstwa Zdrowia Publicznego w porozumieniu z Magistratem m. Częstochowy i Komisją Sanitarną Pątniczą o możliwem niebezpieczeństwie z powodu panujących chorób zakaźnych przy większym napływie pątników, taryfa ulgowa na przyjazd tych ostatnich do Cząstochowy, wprowadzona na kolejach polskich na mocy rozporządzenia mego z dnia 27 marca r. b. (Dziennik Praw Nr. 30 poz. 256), odwołuje się z dniem 1 lipca r. b.

Warszawa, dnia 20 czerwca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(—) J. Eberhardt.

„Dziennik Praw" Nr. 50, z dn. 25 czerwca 1919 r., poz. 330.

8.

ROZPORZĄDZENIE

Kierownika Ministerstwa Kolei Żelaznych o zniesieniu rozporządeń b. rządu austrjackiego, wydanych w sprawach taryf kolejowych.

Na mocy dekretu Naczelnika Państwa z dnia 17-go lutego r. b. (Dz. Praw Nr. 14, poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz z Ministerstwem Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Ar. 1. Niniejszem znosi się:

a) rozporządzenie b. austrjackiego Ministerstwa Handlu z dnia 20-go listopada 1895 r. (Dz. u. p. Nr. 167) w sprawie udzielania kolejowych ulg taryfowych dla przewozu towarów, oraz w sprawie sposobu ich ogłaszania;

b) rozporządzenie b. austrjackiego Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 10 lutego 1905 r. (Dz. u. p. Nr. 167, Dz. rozp. dla kolei i żeglugi Nr. 18) w sprawie ogłaszania taryf kolejowych, dotyczących przewozu osób, bagażu, zwłok, zwierząt żywych i towarów;

c) wszystkie późniejsze rozporządzenia b. rządu austrjackiego uzupełniające lub zmieniające powyższe rozporządzenia;

d) wszelkie inne rozporządzenia b. rządu austrjackiego, dotyczące spraw powyżej określonych.

Art. 2. Rozporządzenie to wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Warszawa, dnia 20 czerwca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(—) J. Eberhardt.

(„Dziennik Praw" Nr. 51, z dn. 28 czerwca 1919 r. poz. 333).

9.

ROZPORZĄDZENIE

Kierownika Ministerstwa Kolei Żelaznych o podwyższeniu taryfy przewozowej dla stacji Cieszyn w miejscowej taryfie, części II, kolei Koszycko-Bogumińskiej.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Na stronicy 7-ej dodatku 1-go do taryfy miejscowej, części II, uprzyw. kolei Koszycko-Bogumińskiej z dnia 1 lutego 1917 r. podwyższają się należytości od przewozu przesyłek zwykłych (także żywych zwierząt) między Cieszynem kolei Północnej i Cieszynem kolei Koszycko-Bogumińskiej jak następuje:

L. porządkowa.	RUBRYKA					
	5		6		7	
	z	na	z	na	z	na
1 i 2	20	34	do a) 15*) do a) 10	do a) 26*) do a) 17	60	110
3	20	34	10	17	60	110
4	—	—	16	28	1200	2040

Warszawa, dnia 20 czerwca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

(„Dziennik Praw“ Nr. 51, z dn. 28 czerwca 1919 r., poz. 334.

10.

ROZPORZĄDZENIE

Kierownika Ministerstwa Kolei Żelaznych o wprowadzeniu taryfy wyjątkowej na przewóz smoły pogazowej na odcinku Skalmierzyce—Warszawa.

Na mocy dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego r. b. i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu postanawiam,

aby od dnia 10 lipca r. b. aż do odwołania przesyłki wagonowe smoły pogazowej, nadawane na stacjach kolei poznańskich i adresowane do Warszawy dla Warszawskich Zakładów Gazowych do destylacji i zwracane następnie z gazowni w Warszawie do stacji kolei poznańskich, opłacały za przewóz na odcinku Skalmierzyce — Warszawa w obydwie strony taryfę klasy III-ej pod warunkiem dołączenia w drodze pierwotnej zaświadczenia Komisarjatu Naczelnej Rady Ludowej w Poznaniu, że przesyłka przeznaczona jest do destylacji na potrzeby wojskowe, a w drodze powrotnej — zaświadczenia Zarządu Zakładów Gazowych w Warszawie, stwierdzającego pochodzenie przesyłki.

Warszawa, dnia 2 lipca 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
(--) J. Eberhardt.

(„Dziennik Praw“ Nr. 54, poz. 340).

11.

ROZPORZĄDZENIE

Ministrów Przemysłu i Handlu, Aprowizacji, Skarbu, Rolnictwa i Dóbr Państwowych w sprawie zwolnienia od pozwoleń Państwowej Komisji Przywozu i Wywozu towarów w obrocie handlowym pomiędzy b. dzielnicami Państwa.

Art. I. Ruch wszelkich towarów w obrocie handlowym pomiędzy b. Królestwem Kongresowem, Galicją, Śląskiem Cieszyńskim i Ks. Poznańskiem wolny jest od pozwoleń Państwowej Komisji Przywozu i Wywozu.

Art. II. Obowiązujące obecnie przepisy w sprawie ograniczeń ruchu towarów wewnątrz kraju pozostają nadal w mocy.

Art. III. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem jego ogłoszenia w „Monitorze Polskim“.

Warszawa, dn. 22 maja 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu.
Hącia.

Minister Aprowizacji:
Antoni Minkiewicze.

Minister Skarbu:
Karpiński.

Minster Rolnictwa i Dóbr Państwowych:
Janicki.

Przewodniczący Państwowej Komisji Przywozu i Wywozu.
Wł. Rawicz-Szczerbo.

„Monitor“ Nr. 116, z dnia 26.V.19.

12.

ROZPORZĄDZENIE

O zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozu wewnętrznego żelaza, metali i grafitu.

Ar. I. Na mocy dekretu z dnia 27 stycznia 1919 r. znosi się sekwestr i ograniczenia przewozu wewnętrznego żelaza, metali i grafitu, a mianowicie: a) Żelaza pod postacią surówki, bloków, gęsi, cegiełek, blachy, szyn, belek, wałów, kątówek, rozmiarów handlowych, jak: okrągłe, kwadratowe, płaskie, taśmowe i t. p. wszelkich fasonów oraz drutu;

b) Stali pod postacią bloków, szyn, wszelkich fasonów, rozmiarów handlowych jak: okrągła, płaska, kwadratowa, sprężynowa, resorowa i t. p, oraz drutu;

c) Surowca, inaczej surówki;

d) Ferromanganu i ferrosilicium;

e) Metali: chromu, kobaldu, molibdenu, wanadium, wolframu, pod postacią bloków, cegiełek, zlewków i odpadków, oraz blachy, drutu i prętów fasonowych ze wszelkich metali (pozostaje w sile sekwestr i ograniczenia przewozu na aluminium, antymon, cynę, cynk, miedź, nikiel i ołów pod postacią bloków, cegiełek, zlewków i odpadków);

f) Kabli i przewodników;

g) Rudy wszelkich metali;

h) Tlenków wszelkich metali;

i) Grafitu i wyrobów grafitowych nowych, używanych, i wszelkich odpadków grafitowych

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia w „Monitorze Polskim“.

Warszawa, dnia 24 maja 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu: w/z
Henryk Strasbuger.

Szef Sekcji:
Czesław Klarner.

„Monitor“ Nr. 121. 2.VI.19.

13.

ROZPORZĄDZENIE

O zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozowych niektórych chemikalji.

Art. 1. Na mocy dekretu z dnia 27-go stycznia 1919 roku, znosi się sekwestr i ograniczenia przewozu wewnętrznego następujących chemikalji.

1) anilinowe barwniki,

2) potasz,

3) potasz kaustyczny,
4) spirytus drzewny,
5) guma, gutaperka, kauczuk,
6) żywica,
7. kalafonja.

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia w „Monitorze Polskim“.

Warszawa, dnia 24 maja 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu: w/z
Henryk Strasburger.

Szef Sekcji:
Czesław Klarner.

„Monitor” Nr. 121. 2.VII.19.

14.

ROZPORZĄDZENIE

O zniesieniu sekwestru i ograniczeń przewozu wewnętrznego.

Art. 1. Na mocy dekretu z dnia 27-go stycznia 1919 roku znosi się sekwestr i ograniczenia przewozu wewnętrznego następujących surowców, półfabrykatów i towarów:

1) błonnik (celuloza),
2) makulatura i wszelkie odpadki papierowe,
3) wiklina bielona.
4) bawełna,
5) gałgany nowe i używane,
6) jedwab surowy,
7) juta w stanie surowym i obrobionym,
8) konopie,
9) len,
10) odpadki z rozmaitych włókien,

Art. 2. Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia w „Monitorze Polskim“.

Warszawa, dnia 4-go czerwca 1919 r.

Minister Przemysłu i Handlu: w/z
Henryk Strasburger.

Szef Sekcji:
Czesław Klarner.

„Monitor“ Nr. 129. 12.VI.19.

15.

OBWIESZCZENIE.

Wstrzymanie ruchu towarowego dla przesyłek pośpiesznych i zwyczajnych na przestrzeni Nowy-Sącz—Grybów, położonej na szlaku Nowy-Sącz—Stróże—Tarnów, z powodu wymiany konstrukcji na wiadukcie w Grybowie.

Od 17 lipca włącznie na czas około dwóch tygodni wstrzymuje się ruch towarowy dla przesyłek pośpiesznych i zwyczajnych na przestrzeni Nowy-Sącz—Grybów, położonej na szlaku Nowy-Sącz—Stróże—Tarnów.

Przesyłki towarowe nadawane w stacjach, położonych na północ i wschód od Grybowa, oraz na wschód i zachód od Tarnowa, a przeznaczone dla stacji, leżących na południe i zachód od Nowego Sącza i w przeciwnym kierunku, zostaną skierowane przez drogę pomocniczą Podgórze — Płaszów—Sucha.

Obliczenie przewoźnego za przesyłki, skierowane przez wyżej podaną drogę pomocniczą, ma się uskutecznić na podstawie przepisu austrjacko-węgierskiej i bośniacko-hercegowińskiej kolejowej taryfy towarowej, część I, oddział B, strona 7, pod A—I j —I, przy uwzględnieniu dodatku I do tej taryfy, strona 3.

Obliczenie terminu dostawy, płachtowego, oraz należności za wóz ochronny, następuje również według wyżej podanych przepisów.

Dyrekcja kolei państwowych w Krakowie.

Kraków, dnia 1 lipca 1919.

Monitor Nr. 145 2.VII 19.

16.

OBWIESZCZENIE.

Ograniczenie ruchu osobowego i bagażowego na przestrzeni Ptaszkowa — Grybów, położonej na szlaku Nowy-Sącz — Stróże — Tarnów z powodu wymiany konstrukcji na wiadukcie w Grybowie.

Od 17 lipca 1919 włącznie na czas około dwóch tygodni ruch osobowy odbywać się będzie na przestrzeni Ptaszkowa—Grybów, położonej na szlaku Nowy-Sącz—Stróże—Tarnów, przez przesiadanie podróżnych.

Bilety wydawać się będzie wprost do stacji przeznaczenia.

Przesyłki bagażowe przyjmuje się najwyżej do 50 kg. od osoby.

Przesiadanie podróżnych, oraz przenoszenie ręcznych bagaży w miejscu przeszkody mają podróżni uskutecznić na swój koszt i niebezpieczeństwo.

Wyjątek stanowią pociągi pośpieszne Warszawa — Krynica i z powrotem; te będą przechodziły wprost.

Dyrekcja kolei państwowych w Krakowie.

Kraków, dnia 1 lipca 1919.

Monitor Nr. 145 2.VII 19.

17.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Warszawa, Nowy-Świat Nr. 14.
dnia 4 czerwca 1919 r.
Nr. 445970/44539.

Pismo
Do Zarządu Towarzystwa
Akyjnego Budowy i Eksploatacji
dróg żelaznych dojazdowych
w Królestwie Polskiem.

W sprawie zniżki taryfy na materjały budowlane.

W odpowiedzi na odezwę Zarządu Nr. 171 z dn. 10 maja r. b. skierowaną do Ministerstwa Kolei Żelaznych przez Inspektora Podlewskiego, — niniejszem zatwierdza się zniżkę taryfy, stosowanej obecnie na kolei Mareckiej, na cegłę, dachówkę i drzewo budulcowe o 30 proc., zaczynając od 1 czerwca r. b.

W razie, jeżeli Zarząd Towarzystwa pragnąłby zastosować po upływie 3-ch miesięcy poprzednią taryfę na wspomniane materjały, to należy o tem zawczasu zawiadomić Ministerstwo Kolei Żelaznych dla uzyskania zatwierdzenia.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

Szef Sekcji:
(—) *Krzyżanowski.*

18.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Warszawa, Nowy-Świat Nr. 14.
dnia 6 czerwca 1919 r.
Nr. 446085/44595.

Do Zarządu Towarzystwa Akc.
Warszawskich Dróg Żelaznych
Dojazdowych
ul. Marszałkowska Nr. 9.

W sprawie zniżki taryfy na niektóre ładunki.

W odpowiedzi na pismo z d. 24 maja r. b. Nr. 2186, Ministerstwo Kolei Żelaznych zatwierdza projektowaną przez Zarząd zniżkę stawek tary-

fowych na cegłę i drzewo budowlane o 30 proc., na węgiel, żwir, piasek i papę o 15 proc. w stosunku do obowiązujących obecnie i przeniesienie cementu i wapna z klasy IV do V.

Wszystkie te zmiany taryfowe mają być wprowadzone od d. 10 czerwca r. b.

W razie, jeżeli Zarząd Towarzystwa życzyłby sobie zastosować po upływie 3-ch miesięcy poprzednie stawki taryfowe, należy zawczasu zwrócić się do Ministerstwa o zatwierdzenie.

Kierownik Ministerstwa:

podp. *Eberhardt.*

Szef Sekcji:

(—) *Krzyżanowski.*

19.

SEKCJA EKSPLOATACYJNA
Wydział Kolei Dojazdowych.
dnia 17 czerwca 1919 r.
Nr. 446488/44573.

Do Warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych
w miejscu.

W sprawie uzupełnienia „Taryfy Tymczasowej Kolei Dojazdowych".

W odpowiedzi na odezwy Dyrekcji NNr. 10849/4092 z dnia 22 maja, 10853/4103 z dnia 23 maja i 10853/4103 z dn. maja, i na zasadzie opinji Sekcji Taryfowo-Handlowej Ministerstwa Kolei Żelaznych, Ministerstwo Kolei Żelaznych zatwierdza uzupełnienie „Taryfy Tymczasowej na przewóz pasażerów, bagażu oraz zwierząt na kolejach dojazdowych wązkotorowych Okręgu Warszawskiego" przepisami dotyczącymi przewozu w komunikacji miejscowej mleka i zwłok, w redakcji proponowanej przez Dyrekcję.

Jednocześnie Ministerstwo Kolei Żelaznych zgadza się na zaliczenie cegły, dachówki i dren do klasy 3-ej taryfy dróg dojazdowych.

Kierownik Ministerstwa:

(—) *J. Eberhardt.*

Szef Sekcji:

(—) *Krzyżanowski.*

20

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Wydział ruchu i przewozów
Warszawa, Nowy-Świat Nr. 14.
dnia 21 czerwca 1919 r.
Nr. 43.5408/3.3066.

Do wszystkich Dyrekcji Polskich Kolei Państwowych.

Ze względu na brak wagonów wyściełanych (I. II. kl.) wyznaczą Dyrekcje pociągi osobowe raz na zawsze aż do odwołania, do których kasy nie powinny sprzedawać biletów I klasy.

W tych pociągach należy wprowadzić albo wyściełane wagony II klasy, albo wagony twarde (III klasy) najlepszego typu i najlepiej utrzymane, oznaczone zewnętrznie jako II klasa, sprzedawać do nich bilety II klasy i umieszczać w nich osoby według zasad II klasy t. j. nie więcej niż 8 osób w przedziale. O ileby się znalazł w tych pociągach wagon I II klasy, to należy w tym wypadku przedziały I klasy uważać za II klasę.

Szef Sekcji:

(—) *Krzyżanowski.*

Naczelnik Wydziału Ruchu i Przewozów:

(—) *Czapski.*

21.

SEKCJA EKSPLOATACYJNA
Wydział Kolei Dojazdowych
dnia 23 czerwca 1919 r.
Nr. 445631/44619.

Do Dyrekcji drogi żelaznej dojazdowej Piotrków-Sulejów.
Warszawa, ul. Królewska 1.

Odpisy: 1) Inspektorowi prywatnych kolei dojazdowych dr. Podlewskiemu.
2) Do „Dziennika Praw".

W odpowiedzi na pismo z dnia 26 maja r. b. Nr. 88, w którym Dyrekcja zawiadamia Ministerstwo Kolei Żelaznych o podwyższeniu taryfy osobowej i bagażowej od dnia 1 czerwca r. b. na kolei Piotrków-Sulejów, Ministerstwo Kolei Żelaznych, uznając zasadniczo potrzebę podwyższenia taryf i zważywszy, że powyższe stawki odpowiadają mniej więcej stawkom kolei dojazdowych Warszawskich i Mareckich, zatwierdza zastosowanie od dnia 1 czerwca r. b. na kolei dojazdowej Piotrków-Sulejów nowej taryfy osobowej i bagażowej, podanej w załączniku do wspomnianego pisma.

Przytem Ministerstwo Kolei Żelaznych zaznacza, że sposób postępowania Dyrekcji w tej sprawie jest niedopuszczalny, bowiem Dyrekcja nie

może zmieniać stawek taryfowych samowolnie, bez uprzedniego uzyskania pozwolenia i zatwierdzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Dyrekcja zechce jeszcze wyjaśnić, dlaczego stawki taryfowe pasażerskie zostały podwyższone nie w jednakowym stosunku dla wszystkich odległości między stacjami, a w różnym? Naprzykład, opłata za bilet 3-ej klasy od st. Piotrków do st. Uszczyn została podwyższona z 1 do 2 kor., to jest o 100 proc., podczas gdy opłata biletu 3-ej klasy od st Piotrków do st. Sulejów (Tartak) została podwyższona z 3 kor. do 4.50 kor. to jest o 50 procent.

Kierownik Ministerstwa:

(—) *J. Eberhardt.*

Szaf Sekcji:

(—) *Krzyżanowski.*

22.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Wydział Ruchu i Przewozów
Warszawa, Nowy-Świat Nr. 14.
dnia 24 czerwca 1919 r.
Nr. 43.5139/3 2885/1919.

Do wszystkich Dyrekcji Polskich Kolei Państwowych.

Nieporządki na kolejach przy przewozie osób.

W Sejmie poruszono sprawę nieporządków na kolejach przy przewozie osób, czyniąc zarzuty, że:

1) Pociągi osobowe kursują z nieusprawiedliwionem opóźnieniem.

2) Wagony osobowe są poniszczone i brak im okien.

2) Do pociągów osobowych, w których niema zupełnie wagonów I, II klasy sprzedaje się bilety tych klas.

4) Kasy bywają otwierane zapóźno tak, że z powodu natłoku, wielu podróżnych pozostaje bez biletów, co powoduje niewpuszczanie ich do pociągu; urzędnicy, proszeni o rychłe otwarcie kasy, ignorują te prośby.

5) W pociągach osobowych, o ile są wagony I, II kl. przeznacza się je dla oficerów, którzy wprowadzają osoby nie mające nic wspólnego z wojskowością, a przedewszystkiem kobiety.

Jakkolwiek Ministerstwu Kolei Żelaznych jest wiadomem, że ogólny stan rzeczy nie umożliwia na razie usunięcia wszelkich usterek przy przewozie osób, to jednak nie może się ono powstrzymać od wyrażenia opinji, że przy należytym wykonaniu słażby i spełnianiu obowiązków przez wszystkie zainteresowane organy, ów niepożądany, a nieunikniony stan mógłby doznać znacznego złagodzenia.

Wzywa się przeto Dyrekcje do natychmiastowego wydania odpowied-

nich zarządzeń, zmierzających do usunięcia nieprawidłowości, które się dadzą usunąć, i ścisłej, a nieustannej kontroli przestrzegania tych zarządzeń.

Odpis okólników w tym przedmiocie wydanych przedłożą Dyrekcje osobnem pismem do Sekcji Eksploatacji.

Odnośnie punktu 5 wejdą Dyrekcje natychmiast w porozumienie z Dowództwami Okręgowemi Linji Kolejowych (D. O. L. K.) i poproszą je o wydanie odpowiednich rozkazów Dowództwom Dworców odnośnie używania wagonów, przeznaczonych dla oficerów.

Szef Sekcji:
(—) *Krzyżanowski.*

Naczelnik Wydziału Ruchu i Przewozu:
(—) *Czapski.*

23.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Warszawa, Nowy-Świat 14.
dnia 2 kwietnia 1919 r.
Nr. 443384/44381.

Powołując się na pismo Zarządzającego Drogą Żel. Doj. Marecką p. Inż. Heymana z dnia 1 marca Nr. 74. Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Zarz. Tow. Akc. Budowy i Eksplotacji Dróg Żel. Doj. w Król. Polskiem zobowiązania za Nr. 141 z dnia 15 kwietnia 1919 i kwitu Polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej za Nr. 141 z dnia 15/VI—19 z opłacenia na rzecz Państwa sumy Mk. 255 (dwieście pięćdziesiąt pięć) na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 155.

„W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych" wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr 14 niniejszym nadaje Panu Stanisławowi Czernickiemu geometrze biura pomiarów m. st. Warszawy działającemu z ramienia T-wa Akc. Budowy i Eksploatacji Dróg Żel. Doj. w Królestwie Polskiem prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Zegrza przez Serock do Pułtuska o długości wraz z warjantami trzydzieści jeden klm. przechodzącej przez starostwa Warszawskie i Pułtuskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

Szef Sekcji:
(—) *Krzyżanowski.*

24.

UMOWA.

W dniu 10 kwietnia 1919 r. między Ministerstwem Kolei Żelaznych w Warszawie z jednej i „Towarzystwem Akcyjnem Budowy i Eksploatacji dróg żelaznych dojazdowych w Królestwie Polskiem", niżej dla skrócenia Towarzystwem zwanem, siedzibę swą mającem w Warszawie, przy ul. Stalowej 40, z drugiej zawartą została umowa treści następującej:

§ 1. Ministerstwo Kolei Żelaznych oddaje w dzierżawę Towarzystwu celem eksploatacji stanowiący własność Państwa odcinek kolei wązkotorowej wraz z wszystkiemi przynależnościami, zgodnie z załączonym planem od stacji Struga do stacji Zegrze długości w linji głównej 14,04 kilometrów, przytykający do kolei dojazdowej Mareckiej przy stacji Struga, na czas od 1 kwietnia 1919 roku do 1 stycznia 1920 roku.

§ 2. Jeżeli najpóźniej na trzy miesiące przed upływem terminu umowy (§ 1) czyli do dnia 1 października 1919 r. ani ze strony Ministerstwa, ani ze strony Towarzystwa wymówienie nie nastąpi, to umowa niniejsza zostanie milcząco przedłużona na czas od dnia 1 stycznia 1920 r. do dnia 1 stycznia 1921 roku. W ten sam sposób o ile nie nastąpi wymówienie przed 1-ym października roku 1920, umowa zostanie automatycznie przedłużona na rok następny i tak dalej z roku na rok. Ministerstwo Kolei Żelaznych jednakże zastrzega sobie prawo cofnięcia umowy niniejszej w każdej chwili o ile tego będą wymagały interesy państwowe, bez żadnych w tym wypadku pretensji ze strony Towarzystwa.

§ 3. Umowa niniejsza ustaje:

1) w razie sprzedaży przez Ministerstwo Kolei Żelaznych linji Struga-Zegrze,
2) w razie rozwiązania Towarzystwa,
3) w razie nastąpienia niewypłacalności Towarzystwa.

W pierwszym i ostatnim wypadku rozwiązanie umowy ma miejsce natychmiast, z dniem sprzedaży lub ogłoszenia niewypłacalności Towarzystwa, w wypadku zaś przewidzianym w pozycji 2) Towarzystwo obowiązuje wymówienie na trzy miesiące z góry przed terminem rozwiązania; uchybienie temu terminowi daje prawo Ministerstwu poszukiwania szkód i strat jakie z tego uchybienia mogłyby wyniknąć.

§ 4. Towarzystwo przyjmuje kolej ze wszystkiem co do niej należy w tym stanie, w jakim się obecnie znajduje, i bierze na siebie obowiązek utrzymania jej wraz ze wszystkiemi przynależnościami w stanie odpowiednim do eksploatacji zgodnie z istniejącymi dla kolei żelaznych przepisami. Wszelkiego rodzaju zmiany tak natury budowlanej, jak i natury eksploatacyjnej mogą być dokonywane nie inaczej jak za zgodą Ministerstwa Kolei Żelaznych. Ze swej strony Towarzystwo obowiązane jest zgodzić się na przeprowadzenie wszelkich zmian, żądanych ze strony Ministerstwa Kolei

Żelaznych, oraz wykonać je w terminach wskazanych; mogące stąd powstać wydatki będą przez Ministerstwo Kolei Żelaznych zwrócone Towarzystwu.

§ 5. Towarzystwo ponosi odpowiedzialność za wszystkie szkody i straty, jakie skutkiem eksploatacji linji kolejowej oraz warsztatów mogą być zrządzone tak Ministerstwu, jako właścicielowi kolei, jak i osobom trzecim, w szczególności zaś wskutek wypadków nieszczęśliwych, pożarów i t. p. Towarzystwo ze swej strony zobowiązuje się do przedsięwzięcia wszelkich środków, mogących zapobiedz lub możliwie zmniejszyć tego rodzaju szkody i straty.

§ 6. Towarzystwo obowiązane jest poddawać się rozporządzeniom władz nadzorczycb kolejowych w sprawach utrzymywania i eksploatacji odcinka. Towarzystwo powinno utrzymywać w pogotowiu o tyle dostateczny tabor aby ruch przy normalnych warunkach mógł zawsze być zachowanym należycie.

§ 7. Dochody z ruchu osobowego i towarowego należą do Towarzystwa od 1 kwietnia 1919 r. (§ 1).

§ 8. Ministerstwo Kolei ma prawo, według własnego uznania wstrzymać lub zamknąć w każdym czasie ruch na wydzierżawionym odcinku, gdyby to było potrzebne dla interesów państwowych, lub gdyby Towarzystwo nie dotrzymało warunków umowy niniejszej, beż żadnych dalszych pretensji ze strony tegoż Towarzystwa.

§ 9. Jako wynagrodzenie za eksploatację odcinka, Towarzystwo obowiązane będzie płacić bez wezwań oddzielonych ryczałtowo umówioną sumę Mk. 36.000 — (wyraźnie trzydzieści sześć tysięcy marek) rocznie, płatną w ratach kwartalnych z góry po 9.000 mk. pierwszego dnia każdego kwartału, t. j. 1 kwietnia, 1 lipca, 1 października i 1 stycznia każdego roku, do Polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej, na rachunek Ministerstwa Kolei Żelaznych.

W razie uchybienia jakiemukolwiek z terminów pomienionych umowa niniejsza, bez wezwania i potrzeby stawienia się w zwłoce, ulega natychmiastowemu zerwaniu z winy Towarzystwa, które ponosi odpowiedzialność za wszelkie wydatki, szkody i straty, z tego powodu wyniknąć mogące.

§ 10. Towarzystwu przysługuje prawo pierwszeństwa do kupna linji kolejowej wraz z bocznicami i połączeniami, jeżeli te będą w posiadaniu Ministerstwa Kolei Żelaznych, za cenę przez ostatnie określoną. Prawo to ustaje po upływie dni siedmiu od daty otrzymania przez Towarzystwo zawiadomienia Ministerstwa o zamierzonej sprzedaży.

§ 11. Celem zabezpieczenia zobowiązań przyjętych co do eksploatacji i utrzymania w stanie poprawnym kolei. Towarzystwo w terminie trzydniowym od dnia podpisania umowy niniejszej obowiązane jest wnieść do Polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej w charakterze kaucji sumę bezprocentową 12.000 mk. — wyraźnie dwanaście tysięcy marek w gotówce lub procentowych papierach państwowych. Gdyby Towarzystwo nie dotrzymało swoich zobowiązań, Ministerstwo Kolei będzie władne pokryć swoje szkody

z sumy zdeponowanej, i w takim razie Towarzystwo obowiązane będzie uzupełnić w ciągu czterech tygodni brakującą sumę do wysokości poprzedniej. Obowiązek ten w razie upływu terminu lub rozwiązania umowy niniejszej trwa do chwili całkowitego ukończenin rachunków.

§ 12. Z chwilą rozwiązania lub upływu niniejszej umowy Towarzystwo obowiązane będzie zwrócić wydzierżawiony odcinek kolei wraz z dodatkowemi urządzeniami w stanie odpowiednim do użytku. Do tego należą również i te urządzenia, które będą zainstalowane przez Towarzystwo własnym kosztem tegoż w celu prawidłowego prowadzenia eksploatacji podczas trwania dzierżawy. Ministerstwo Kolei Żelaznych zastrzega sobie prawo przyjęcia tych urządzeń, o ile mu na tem zależeć będzie za cenę odpowiednią, mającą się ustanowić w każdym wypadku zależnie od stanu tych urządzeń na niekorzyść Ministerstwa Kolei Żelaznych nie mogą być dokonywane.

§ 13. Koszty stemplowe umowy niniejszej, która w oryginale zostanie w aktach Ministerstwa Kolei Żelaznych, ponosi Towarzystwo, które odpis zaświadczony umowy otrzyma.

Podpisani Dyrektorzy Zarządu T-wa

(—) *Br. Goldfeder.*

(—) *Ad. Weisblat.*

Kierownik Ministerstwa (—) *I. Eberhardt.*

25.

UMOWA.

W dniu 17 kwietnia 1919 r. między Ministerstwem Kolei Żelaznych w Warszawie z jednej i p. Hozerem, właścicielem cegielni w Żbikowie, w Warszawie przy ul. Al. Jerozolimskiej zamieszkałym, z drugiej strony, zawartą została umowa treści następującej:

§ 1. Warszawska Dyrekcja Kolei Państwowych wykona budowę kolejki konnej do użytku własnego od stacji Pruszków do cegielni p. Hozera w Żbikowie o długości + — 2150 mtr. wraz z rozjazdami, zgodnie z dołączonym planem sytuacyjnym, celem ułatwienia p. Hozerowi transportu cegły, mającej być zakontraktowaną przez Ministerstwo Kolei Żelaznych dla potrzeb kolei Państwowych.

§ 2. Koszt robocizny przy budowie kolejki według dołączonego kosztorysu poniesie całkowicie p. Hozer, należność wniesiona będzie do kasy Warszawskiej Dyrekcji po podpisaniu niniejszej umowy, a w każdym razie przed przystąpieniem do wykonania robót.

§ 3. Materjały do budowy pomienionej kolejki dostarczy bezpłatnie Warszawska Dyrekcja, a mianowicie:

2150 m. b. toru z szyn 65 mm., wysokości zmontowanego na stalowych podkładach, bądź też na drewnianych i

3 zwrotnice (2 prawe, 1 lewa) z szyn 65 mm. wysokości, zmontowane na stalowych podkładach.

§ 4. W razie, gdyby projektowana umowa na dostawę cegły nie doszła do skutku, Warszawska Dyrekcja zastrzega sobie prawo rozebrania kolejki i zabrania materjałów bez jakichkolwiek ze strony p. Hozera pretensji co do zwrotu sum, wydanych na robociznę i t. p.

§ 5. Przez cały czas trwania dostawy cegły z cegielni Hozera w Żbikowie dla Ministerstwa Kolei Żelaznych przysługuje p. Hozerowi prawo bezpłatnej używalności kolejki.

§ 6. Po ukończeniu dostawy cegły dla Ministerstwa Kolei Żelaznych p. Hozerowi przysługuje prawo nabycia ułożonego toru kolejki po cenie:

Mk. 12.00 za jeden metr bież.

Mk. 600.00 za jedną kompletną zwrotnicę.

§ 7. P. Hozer bieże na siebie odpowiedzialność za całość kolejki oraz zobowiązuje się do konserwacji do czasu zwrotu kolejki Warszawskiej Dyrekcji, ewentualnie kupna na własność w myśl § 6. Tory muszą być zwrócone w stanie zdatnym do użytku i uwzględnione może być jedynie normalne ich zużycie.

§ 8. W razie gdyby p. Hozer, po ukończeniu dostawy dla Ministerstwa Kolei Żelaznych, kolejki nie nabył, zobowiązuje się on do rozebrania jej, przeniesienia do st. Pruszków i załadowania na wagon kolei normalnej na własny koszt.

§ 9. Załatwianie wszelkich formalności gruntowych oraz zawieranie umów z prywatnemi właścicielami, przez których place będzie kolejka przechodziła, obowiązują p. Hozera.

§ 10. Materjał drzewny na przejazdy i mostki, rury i dreny dla odwodnienia, materjał na balast obowiązuje p. Hozer dostarczyć bezpłatnie.

§ 11. W sprawie gruntów, mających być zajętemi pod kolejkę i tory zapasowe na stacji normalnej Pruszków, będzie zawarta odpowiednia umowa na ogólnych zasadach dzierżawy placów ładunkowych.

§ 12. P. Hozer wypłaca marek sześć tysięcy (mk. 6.000) do Polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej w gotówce lub Pożyczce Państwowej, tytułem kaucji na dotrzymanie warunków niniejszej umowy.

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych

(—) Henryk Hozer *(—) J. Eberhardt.*

26.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Warszawa, Nowy-Świat 14.
dnia 7 maja 1919 r.
Nr. 444746/44327.

Powołując się na pismo Zarządzającego Drogą Marecką p. Inż. Heymana z dnia 11/4—1919 Nr. 134. Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Zarz. T-wa Akc. Budowy i Eksploatacji Dr. Żel. Doj. w Kr. Polskiem zobowiązania za Nr. 134 z dnia 11/4—1919 i kwitu Polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej za Nr. 14 z dnia 10/4—1919 z opłacenia na rzecz Państwa sumy Mk. 145 (sto czterdzieści pięć) na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 155.

„W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych“ wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14, niniejszym nadaję Panu Stanisławowi Czernickiemu, geometrze biura pomiarów st. m. Warszawy, działającemu z ramienia Tow. Akc. Budowy i Eksploatacji Dróg Żel. Dojazd w Kr. Polskiem prawo na zejście na grunt, celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od St. Marki (Pustelnik) kolei dojazdowej Mareckiej do St. Wołomin kolei normalnej o długości wraz z warjantami dziewięć klm. przechodzącej przez starostwa Warszawskie i Radzymińskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

Szef Sekcji:
(—) *Krzyżanowski.*

27.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Warszawa, Nowy-Świat Nr. 14.
dnia 9 maja 1919 r.
Nr. 443424/44330.

Powołując się na pismo Związku Zawodowego Cukrowni Kr. Polskiego z dnia 3/4—1919 Nr. 4907 Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Prezesa T-wa. Akc. Cukrowni Łubna i Szreniawa p. J. Tołoczko zobowiązania za Nr. 134 z dnia 11/4—1919 i kwitu Polskiej Kra-

jowej Kasy Pożyczkowej za Nr. 21 z dnia 5/7—1919 z opłacenia na rzecz Państwa sumy Mk. 190 (sto dziewięćdziesiąt) na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 155. „W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych“ wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w dzienniku Praw Państwa Nr. 14, niniejszym nadaję Panu Inż. T-wa Akc. Cukrowni „Łubna“ i Szreniawa prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Działoszyc przez Skalbmierz do Cukrowni „Łubna“ we wsi Kazimierza Wielka długości wraz z warjantami 18 osiemnastu klm. przechodzącej przez starostwa Pińczowskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Kierownik Ministerstwa:

(—) *J. Eberhardt.*

Szef Sekcji:

(—) *Krzyżanowski.*

28.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Wydział Kolei Dojazdowych
Warszawa, Nowy-Świat Nr. 14.
dnia 14 maja 1919 r.
Nr. 441032/44504.

Do Pana Wiesława Gierlicza inżyniera, działającego w imieniu generała Zygmunta Łempickiego w sprawie koncesji na budowę i eksploatację tramwaju elektr. „Warszawa-Młociny-Łomianki“.

Powołując się na podanie Pana z dnia 30 stycznia r. b. 17 lutego i 31 marca r. b. Ministerstwo Kolei Żelaznych niniejszem komunikuje, że zgadza się na rozpoczęcie robót ziemnych przy budowie tramwaju elektrycznego „Warszawa—Młociny—Łomianki“ od granic miasta Warszawy do Młocin względnie Łomianek z kierunkiem według przedłożonego planu. Przy wykonaniu budowy: 1) tor tramwajowy przy przebiegu obok szos i dróg ma być oddzielony od nich rowem szerokości powierzchni nie mniej 2.00 m. przy głębokości przynajmnizj 0,55 m., 2) przejścia z łuków o promieniach mniejszych od 100 m. maja być łagodzone krzywemi większych promieni 160 m. względnie 200 m., 3) profil szyn ma być uzależniony od największej prędkości przebiegającego po nich taboru, oraz siły prądów powrotnych, 4) szerokość taboru nie może być większą od szerokości taboru tramwajów miejskich i nie przewyższać 2,20 m., 5) tabor poza hamulcem ręcznym ma bezwzględnie posiadać jaszcze jeden sprawnie działający hamulec zespolony, 6) skład pociągów w granicach miasta nie może być większym od jednego elektrowozu i 2 wagonów doczepionych, na odcinkach zaś pozamiejskich, zależnie od mocy silników i sprawności ha-

mulców zespolonych. Co się tyczy stacji elektrycznej, to budowa jej w szczególności z powodu sprzedaży prądu dla celów przemysłowych i oświetleniowych zostaje uzależnioną od opinji Urzędu Elektryfikacyjnego. Przed rozpoczęciem robót mają być przedstawione plany zmienionych poprzecznych profili toru, oraz wniesioną do jednej z instytucji kredytowej (wybranej przez koncesjonarjusza za zgodą Ministerstwa Skarbu) suma 750.000 marek jako zabezpieczenie przybliżonej połowy kapitału budowlanego, określonego przez koncesjonarjusza w załączniku o rentowości przedsiębiorstwa, oraz Mk. 18.000 na Insp. Ministerstwa Kolei Żelaznych na przeciąg 2 lat budowy linji. Jednocześnie przy ostatecznym potwierdzeniu nadanej przez rząd rosyjski koncesji, Ministerstwo Kolei Żelaznych zastrzega sobie prawo wprowadzenia zmian, jakie będą wynikały z ogólnego ustawodawstwa polskiego w sprawach koncesji kolejowych.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*
Szef Sekcji:
(—) *Krzyżanowski.*

29.

USTAWA.

Z dnia 15 maja 1919 r. W sprawie zmian w dekrecie Naczelnika Państwa (Dzienn. Pr. Nr. 14, poz. 195, z dnia 8 lutego 1919 r.) o unieważnieniu koncesji na budowę i odbudowę kolei żelaznych, lub na roboty, dotyczące żeglugi rzecznej, nadanych przez b. urząd rosyjski i b. władze okupacyjne.

Art. 1. Dekret Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego 1919 r. (Dzienn. Pr. Nr. 14, poz. 195) w sprawie unieważnienia koncesji na budowę i odbudowę kolei żelaznych, lub na roboty, dotyczące żeglugi rzecznej, nadanych przez b. rząd rosyjski i b. władze okupacyjne w art 2 do 4 zatwierdza się.

Art. 2. Art. 1. Dekretu otrzymuje brzmienie następujące:

„Wszystkie osoby, towarzystwa i instytucje, które otrzymały po dniu 1 sierpnia 1914 r. koncesje b. rządu rosyjskiego i b. władz okupacyjnych na budowę, lub odbudowę kolei żelaznych, magistralnych i dojazdowych, lub na roboty, tyczące się żeglugi rzecznej na obszarach b. Królestwa Kongresowego—winny przedstawić te koncesje, umowy i zobowiązania, o ile dotyczą kolei — do Ministerstwa Kolei Żelaznych, o ile zaś dotyczą żeglugi rzecznej — do Ministerstwa Robót Publicznych w ciągu dwu miesięcy od dnia ogłoszenia niniejszego".

Marszałek:
(—) *Trąmpczyński.*
Prezydent Ministrów:
wz. (—) *S. Wojciechowski.*
Minister Kolei Żelaznych:
(—) *J. Eberhardt.*
Minister Robót Publicznzch:
(—) *Pruchnik.*

„Dziennik Praw" Nr. 43, z dnia 31.V.19, poz. 306.

30.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Warszawa, Nowy Świat 14.
Dnia 17 maja 1919 r.
Nr. 445135/44378.

Powołując się na pismo Członków Zarządu „Stow. Budowlanego Jedność“ z dnia 18.IV—19 Nr. 134 Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez p. Pawłowskiego w imieniu Stow. Bud. „Jedność“ w Sochaczewie zobowiązania za Nr. 134 z dnia 20.IV—1919 i kwitu Polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej Nr. 38 z dnia 19.IV—1919 z opłacenia na rzecz Państwa sumy stu piętnastu marek na mocy Art. 29. Dekretu Nr. 155. „W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych“ wydanego przez Naczelnika Państwa w dn. 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14 niniejszym nadaję Panu Czesławowi Raczyńskiemu Inżynierowi działającemu z ramienia Stowarzyszenia Budowlanego „Jedność” w Sochaczewie prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od st. kol. Sochaczew do miasta Sochaczewa i cegielni Stowarzyszenia o długości wraz z warjantami trzech klm., przechodzącej przez starostwo Sochaczewskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*
Szef Sekcji
(—) *Krzyżanowski.*

31.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
24 maja 1919 r.
Nr. 44314.

Do Pana Hermana Lewego
w miejscu.

W związku z podaniem Pańskiem z dnia 30.I—1919 r. i odezwą z dn. 28.III—1919 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych zgadza się na odbudowę przez Pana kolei dojazdowej użytku prywatnego z Huty szklanej „Dąbrowa“ do stacji Kolei Państwowych „Krzywda“, według załączonych szkiców kierunku linji i profilu podłużnego. Ze względu na to, że linja ta z czasem ma być z trakcją parową, należy przy odbudowie pochyłości między pikietami 0—3 (24‰), 47—49 (26‰), 49—51 (19‰), 68—70 (18‰), możliwie złago-

dzić i przedłożyć Ministerstwu warjanty o minięcia wsi: Radoryż, Radoryż Kościelny i Krzywda. Niezbędne do odbudowy szyny i akcesorja zostaną wydane Panu ze składów kolei Państwowych. Kolej, jako własność Państwa zostanie Panu oddana w dzierżawę na warunkach, według załączonej umowy.

Koszty wyłożone przez Pana na odbudowę kolei pod kontrolą Ministerstwa będą pokrywane tenutą dzierżawną. W celu otrzymania materjału zechce się Pan zwrócić do Warszawskiej Dyrekcji kolei Państwowych, której został powierzony nadzór nad odbudową tej kolei.

Kierownik Ministerstwa

(—) *Eberhardt.*

UMOWA

W dniu 24 maja 1919 roku między Ministerstwem Kolei Żelaznych w Warszawie z jednej i P. Hermanem Lewym, właścicielem Huty Szklanej „Dąbrowa" w Warszawie przy ul. Czackiego 1 zamieszkałym z drugiej strony, zawartą została umowa treści następującej.

§ 1. P. Herman Lewy odbuduje w roku 1919 swoim kosztem kolej dojazdową Huta Szklana „Dąbrowa" — Krzywda jako własność Państwa ogólnej długości w linji głównej II, 5 kilometrów według wskazówek i pod kontrolą Ministerstwa Kolei Żelaznych.

§ 2. Niezbędne do odbudowy szyny, łubki i sruby do nich otrzyma p. Lewy ze składów kolei Państwowych, wszelkie zaś pozostałe materjały, niezbędne do odbudowy kolei dojazdowej, zostaną dostarczone przez p. Lewego bez żadnego udziału Ministerstwa Kolei Żelaznych.

§ 3. Ministerstwo Kolei Żelaznych oddaje p. Hermanowi Lewemu odbudowaną przez niego podług §§ 1 i 2 niniejszej umowy kolej dojazdową łącznie ze wszystkiemi przynależytościami w dzierżawę wyłącznie dla swoich prywatnych potrzeb na przeciąg czasu dziesięciu lat od 1 stycznia 1920 r. do 1 stycznia 1930 r., przyjmując czas od daty podpisania niniejszej umowy do 1 stycznia 1920 roku za okres odbudowy, w którym to okresie p. Lewy ma prawo również użytkowania jak części, tak i całej kolei.

§ 4. Po upływie terminu umowy, czyli 1 stycznia 1930 roku p. Hermanowi Lewemu przysługuje prawo odnowienia umowy na nowych warunkach. Ministerstwo Kolei Żelaznych jednakże zastrzega sobie prawo cofnięcia niniejszej umowy i przed terminem wskazanym w § 3 w każdej chwili, o ile tego będą wymagały interesy państwowe.

§ 5. Umowa niniejsza ustaje: 1) w razie przejścia Huty Szklanej w inne ręce bez zgody Ministerstwa Kolei Żelaznych, 2) w razie niedbałej, doprowadzającej do ruiny konserwacji linji przez p. Lewego.

W tych wypadkach p. Lewy nie otrzymuje żadnego odszkodowania.

§ 6. P. Lewy bierze na siebie obowiązek utrzymania linji wraz z przynależytościami w stanie odpowiednim do użytku zgodnie z istniejącemi dla kolei dojazdowych przepisami. Wszelkiego rodzaju zmiany tak natury budowlanej, jak i eksploatacyjnej mogą być dokonywane nie inaczej, jak za zgodą Ministerstwa Kolei Żelaznych. Ze swej strony p. Lewy obowiązanym jest zgodzić się na przeprowadzenie wszelkich zmian, żądanych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, oraz wykonać takowe w terminach wskazanych; mogące w tym ostatnim wypadku powstać wydatki będą zwrócone p. Lewemu przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

§ 7. P. Lewy ponosi odpowiedzialność za wszystkie szkody i straty, jakie skutkiem eksploatacji linji kolejowej mogą być zrządzone tak Ministerstwu, jako właścicielowi kolei, jak i osobom trzecim, w szczególności zaś wskutek nieszczęśliwych wypadków, pożarów i t. p. P. Lewy ze swej strony obowiązanym jest do przedsięwzięcia wszelkich środków, mogących zapobiedz lub możliwie zmniejszyć tego rodzaju szkody i straty.

§ 8. P. Lewy obowiązany jest do poddania się rozporządzeniom władz nadzorczych kolejowych w sprawach utrzymania eksploatacji kolei dojazdowej.

§ 9. Jako wynagrodzenie, przysługujące Ministerstwu Kolei Żelaznych od p. Lewego za użytkowanie kolei dojazdowej, zostają zaliczone wydatki poniesione przez p. Lewego na odbudowę linji.

§ 10. W razie cofnięcia umowy przed terminem nie z winy p. Lewego, p. Lewemu przysługuje prawo odszkodowania w stosunku 20.000 marek polskich rocznie do końca trwania umowy.

§ 11. Na wypadek sprzedaży linji przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, p. Lewemu przysługuje prawo pierwszeństwa do kupna za sumę, ustanowioną przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

§ 12. Z chwilą rozwiązania lub upływu niniejszej umowy p. Lewy obowiązanym będzie zwrócić kolej dojazdową wraz z urządzeniami w stanie odpowiednim do użytku. Ministerstwu Kolei Żelaznych mają być przekazane i te urządzenia, które będą zainstalowane przez p. Lewego własnym kosztem podczas trwania umowy dzierżawnej. Zmiana tych urządzeń na niekorzyść Ministerstwa lub znoszenie ich nie może być dokonywane.

§ 13. Opłatę skarbową od sumy 200.000 marek polskich umowy niniejszej ponosi p. Lewy w połowie. Oryginał umowy pozostaje w aktach Ministerstwa Kolei Żelaznych, p. Lewy otrzyma zaświadczony odpis.

Kierownik Ministerstwa

(—) *J. Eberhardt.*

Zgodne:

Naczelnik Wydziału Kolei dojazdowych Inżynier:

(—) *Herman Lewy.*

32.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Warszawa, Nowy-Świat Nr. 14.
dnia 10 czerwca 1919 r.
Nr. 442068/4481.

Do Towarzystwa Akcyjnego
Cukrowni „Dobre".

W sprawie budowy 2-ch odcinków kolei dojazdowej użyteczności prywatnej z trakcją parową o prześwicie toru 750 m. Towarzystwa Akcyjnego cukrowni „Dobre".

Ministerstwo Kolei Żelaznych, uwzględniając podania panów z d. 25 lutego i 1 marca r. b. niniejszym udziela Towarzystwu Akcyjnemu Cukrowni „Dobre" zezwolenia na budowę dwu odcinków kolei dojazdowej użyteczności prywatnej: „Dobre-Michałów" i „Biskupice-Morzyce" ogólnej długości 21,3 klm. o prześwicie toru 750 mm. z zastrzeżeniem, że odcinek „Dobre-Michałów" w całości lub części może być w każdej chwili wykupiony przez Rząd za zwrotem kosztów budowy i amortyzacji.

Torowisko oraz nawierzchnię należy wykonać dla trakcji parowej według kierunku, wskazanego na projekcie przyczem przepusty rurowe średnicy 0,30 m. należy powiększyć do 0,40 m. i więcej, zależnie od warunków miejscowych. Budowa ma się odbywać pod nadzorem Inspekcji Budowlanej Ministerstwa Kolei Żelaznych, której mają być przedstawione do zatwierdzenia wszelkie plany wykonawcze. Przed przystąpieniem do budowy Towarzystwo Akc. Cukrowni „Dobre" złoży piśmienne zobowiązanie, że podporządkuje się warunkom jakie ostatecznie zostaną wydane przez Rząd w sprawie budowy i użytkowania kolei dojazdowych użyteczności prywatnej, oraz złoży w Warszawskiej Kasie Pożyczkowej marek 12.000 na utrzymanie Inspekcji Budowlanej Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Kierownik Ministerstwa

(—) I. Eberhardt.

33.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Warszawa, Nowy-Świat Nr. 14.
dnia 11 czerwca 1919 r.
Nr. 445531/44476.

Powołując się na pismo Związku Zawodowego Cukrowni Król. Polskiego z dnia 12 maja r. b. Nr. 6333 Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwa-

gi na złożone przez Prezesa Zarz. Tow. Akc. Cukr. Łubna i Szreniawa o. Juljana Tołoczko zobowiązaniaz dnia 3 czerwca r. b. na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 155.

„W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych" wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14, niniejszym nadaję Panu Inż. Hilaremu Boguckiemu, Dyrektorowi cukrowni Łubna i Szreniawa działającemu z ramienia Zarządu Towarzystwa Akc. Cukrowni Łubna i Szreniawa prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od wsi Kazimierza-Wielka do cukrowni Szreniawa o długości wraz z warjantami dwadzieścia pięć klm. przechodzącej przez starostwa Pińczowskie i Miechowskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od dary wydania.

Jednocześnie Mintsterstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych statostów.

Kierownik Ministerstwa

(—) J. Eberhardt.

Szef Sekcji

(—) Krzyżanowski.

34.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Warszawa, Nowy-Swiat Nr. 14.
dnia 11 czerwca 1919 r.
Nr. 446260/44283.

Powołując się na pismo p. St. Piłsudskiego i J. Lipińskiego z dnia 29 marca r. b. z dnia 3 czerwca na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 155.

„W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych" wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14 niniejszym nadaję Panu Inżynierowi A. Przybylskiemu, zamieszkałemu w Warszawie, działającemu z ramienia p. St. Piłsudskiego i J. Lipińskiej prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Warszawy (Powązki) przez Zaborów Leśny do Modlina oraz Zaborowa Leśnego do Leszna o długości wraz z warjantami czterdziestu siedmiu klm., przechodzącej przez starostewa Warszawski.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Kierownik Ministerstwa

(—) I. Eberhardt.

Szef Sekcji

(—) Krzyżanowski.

35.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Wydział Kolei Dojazdowych
Warszawa, Nowy-Swiat Nr. 14.
dnia 14 czerwca 1919 r.
Nr. 44632.

Do Pana
Stefana Stokowskiego
dom. Sobota, pow. Łowickiego.

W odpowiedzi na podanie Pana z dnia 28 kwietnia r. b. i z dnia 2 czerwca r. b. Ministerstwo Kolei Żelaznych niniejszym upoważnia Pana do rozpoczęcia budowy kolei dojazdowej użyteczności publicznej od st. Jackowice do dom. Sobota ogólnej długości 6.975 metr. o prześwicie toru 750 m/m.

Wobec niemożności otrzymania do budowy kolei innych szyn oprócz posiadanych przez Pana o ciężarze 6.95 klg. m. b., Ministerstwo Kolei Żelaznych zezwala na zastosowanie po wybudowaniu kolei na razie trakcji konnej, lub za pomocą motorów benzynowych, aż do czasu, kiedy szyny te nie będą zastąpione odpowiednio cięższemi, zgodnie z pismem Ministerstwa Kolei Żelaznych za Nr. 445440/44444, co ma nastąpić nie później, jak po ukończeniu budowy projektowanego przedłużenia kolei do m. Piątku tak, aby w przyszłości na całej linji Jackowice-Piątek mogła być zastosowana trakcja parowa.

W razie potrzeby, przed wprowadzeniem trakcji parowej, oprócz zmiany szyn, należy zmienić i inne warunki techniczne, stosownie do wskazówek Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Budowa będzie się odbywała pod dozorem Inspekcji budowlanej Ministerstwa Kolei Żelażnych, której mają być przedłożone plany wykonawcze do zatwierdzenia.

Przed przystąpieniem do budowy złoży Pan piśmienne zobowiązanie, że pan podporządkuje się warunkom, jakie ostatecznie zostaną opracowane przez Rząd na budowę i użytkowanie kolei dojazdowych użyteczności pu-

blicznej, oraz złoży Pan w Polskłej Krajowej Kasie Pożyczkowej 5000 marek polskich na utrzymanie w przeciągu 1 roku budowy kolei Inspekcji Budowlanej Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Kierownik Ministerstwa

(—) I. Eberhardt.

36.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Warszawa, Nowy-Świat Nr. 14.
dnia 18 czerwca 1919 r.
Nr. 446562/44692.

Powołując się na pismo p. A. Rudolfa, Inżyniera powiatowego w Chełmie z dnia 3-VI 1919, Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Inżyniera A. Rudolfa, działającego w imieniu Sejmiki Chełmskiego-zobowiązania na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 155.

„W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg zelaznych" wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr 14, niniejszym nadaję Panu A. Rudolfowi Inżynierowi powiatowemu w Chełmie, działającemu z ramienia Sejmiku powiatowego Chełmskiego prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Wojsławic przez grunta gmin Rakołupy i Krzywiczki do Chełma o długości wraz z warjantami trzydzieści cztery klm. przechodzącej przez starostwa Chełmskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Kierownik Ministerstwa

(—) J. Eberhardt.

Szef Sekcji

(—) Krzyżanowski.

37.

USTAWA.

Z dnia 29 kwietnia 1919 roku. W sprawie zmian w dekrecie Naczelnika Państwa z dn. 8 lutego 1919 r. (Dz. Pr. Nr. 15, poz. 210) o Tymczasowej Kasie PrzezornOści Pracowników Kolei Państwowych Polskich w b. zaborze rosyjskim.

§ I. Dekret Naczelnika Państwa z dnia 8 lutego 1919 r. (Dz. Pr. Nr. 15, poz. 210) w sprawie Tymczasowej Kasy Przezorności Pracowników Kolei Państwowych Polskich w b. zaborze rosyjskim w art. 1—25 i 28—36 zatwierdza się.

§ II. Art. 26 dekretu otrzymuje brzmienie następujące: Komitet Centralny Kasy Przezorności składa się z prezesa, mianowanego przez Ministra Komunikacji i 6-ciu członków i tyluż zastępców, z których 3-ch członków mianuje Minister Komunikacji, a 3-ch członków wybierają pracownicy kolejowi na podstawie powszechnego, różnego, tajnego i proporcjonalnego prawa wyborczego. Jeden z członków, mianowanych przez Ministra Komunikacji, jest dyrektorem biura Kasy.

§ III. Art. 27 otrzymuje brzmienie następujące: Komitety Miejscowe przy Dyrekcjach kolei składają się z Prezesa Dyrekcji jako przewodniczącego, oraz 8-iu członków i tyluż zastępców, z których 4-ch mianuje Prezes Dyrekcji, a 4-ch wybiarają pracownicy kolejowi na podstawie prawa wyborczego określonego w § II.

§ IV. Wykonanie niniejszej ustawy poleca się Ministrowi kolei żelaznych.

Marszałek:
(—) *Trąmpczyński.*

Prezydent Ministrów:
(—) *w. z. S. Wojciechowski.*

Minister Kolei Żelaznych:
(—) *Eberhardt.*

„Dziennik Praw" Nr. 39 z dnia 9.5—19, poz. 285.

38.

Zatwierdzone przez Kierownika
MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH
dnia 12 kwietnia 1919 r.
po porozumieniu z Ministerstwem Skarbu.

Tymczasowe przepisy przyznawania odszkodowań za wypadki na kolejach żelaznych Państwa Polskiego byłym pracownikom kolejowym oraz ich rodzinom.

I) Normy wynagrodzeń tudzież kategorje osób, mających prawo do tych wynagrodzeń należy stosować według właściwych przepisów, jakie obo

wiązywały na terenach byłych zaborów, a więc: według prawa rosyjskiego o odszkodowaniu pracowników kolejowych z dnia 28 czerwca 1912 roku. Statutu Zakładu Ubezpieczeń od nieszczęśliwych wypadków na kolejach austrjackich i prawa niemieckiego stosowanego w b. zaborze pruskim.

II. Przy każdej Dyrekcji Kolejowej tworzy się Komisja Odszkodowań w składzie prezesa Dyrekcji lub jego zastępcy, jako przewodniczącego, radcy prawnego Dyrekcji, lekarza naczelnego i 2 przedstawicieli Wydziału, w którym pracował poszkodowany, jednego z ramienia Dyrekcji, drugiego z wyboru poszkodowanego.

III) Referat Komisji Odszkodowań należy do Kancelarji Dyrekcji.

IV) Komisja Odszkodowań bada sprawę wypadku, poddaje poszkodowanego oględzinom lekarskim przy udziale conajmniej dwóch lekarzy i przedstawiciela Wydziału, w którym pracował poszkodowany. Poszkodowanemu przysługuje prawo zawezwać na swój koszt lekarza.

V) Oględziny lekarskie mają stwierdzić:

1. Stan zdrowia poszkodowanego.
2. Czy stan zdrowia znajduje się w związku z wypadkiem, z powodu którego żądane jest odszkodowanie.
3. Procentowy stopień utraty zdolności do pracy.
4. Czy zachodzi potrzeba powtórnych oględzin lekarskich.

VI) Postanowienja Komisji Odszkodowań zapadają większością głosów.

VII) Poszkodowany może zaskarżyć postanowienia Komisji Odszkodowań tylko w drodze sądowej.

VIII) O każdym nieszczęśliwym wypadku winien być ułożony niezwłocznie akt — według załączonego wzoru (A) w każdym razie nie później jak w ciągu trzech dni od wypadku, oraz krótkie świadectwo lekarskie (wzór B).

Osoby, obowiązane do sporządzenia aktu (A), wyznacza Dyrekcja.

39.

Tymczasowe przepisy rachunkowości Kasy Przezorności pracowników Kolei Państwowych Polskich w byłym zaborze rosyjskim.

§ 1. Rachunkowość Kasy Przezornościześrodkowuje się w biurze Komitetu Centralnego przy Ministerstwie Komunikacji.

§ 2. Wszelkie wpływy, przypadające Kasie Przezorności wnoszone są przez Dyrekcje Kolejowe do kas skarbowych na rachunek Centralnego Komitetu Kasy Przezorności.

§ 3. Kasy Skarbowe zawiadamiają co miesiąc biuro Centralnego Komitetu Kasy Przezorności o sumach, jakie wpłynęły na rachunek tegoż Komitetu w danym miesiącu.

§ 4. Biuro Komitetu Centralnego prowadzi kontrolę stanu gotowizny kasy i przedstawia swe wnioski Komitetowi względem zakupu papierów procentowych, sprzedaży lub zmiany takowych.

§ 5. Biuro Komitetu Centralnego prowadzi następujące księgi:

a) dziennik.

b) księgę główną, w której winny być otwarte conta odnoszące się do szczegółowych obrotów funduszów Centralnego Komitetu oraz conta odnoszące się do ogólnych obrotów Miejscowych Komitetów.

c) księgę papierów procentowych i inne księgi pomocnicze, prowadzenia których zajdzie potrzeba.

§ 6. Biura Komitetów miejscowych prowadzą:

a) księgi rachunków osobistych uczestników.

b) książki potrąceń bieżących.

c) dziennik — księgę główną, w której winny być otwarte następujące konta: Centralnego Komitetu, Dyrekcji Kolei Funduszu A., Funduszu B., Funduszu zapomogowego C. i inne, których otwarcie wskaże praktyka.

d) księgi wypłat, w której szczegółowo winny być zapisywane wszystkie wypłaty.

§ 7. Biura Miejscowych Komitetów otrzymują co miesiąc od Dyrekcji nie później, jak w połowie następnego miesiąca: 1) imienne wykazy potrąceń do Kasy Przezorności z płacy pracowników 2) szczegółowe wykazy wpływów innych, przewidzianych w art. 3 lit. b—l Ustawy i 3) imienne wykazy wypłat. Odnośne wykazy winny być podpisane przez właściwy wydział Dyrekcji Kolejowej.

Jednocześnie Dyrekcje wnoszą do Kasy Skarbowej, na rachunek Centralnego Komitetu Kasy Przezorności: 1) sumę potrąceń składek po uwzględnieniu wypłat przewidzianych w § 8 niniejszych przepisów, 2) sumę równą potrąconym składkom, jako dopłaty Zarządu Kolejowego, 3) sumę innych wpływów.

§ 8. Wypłaty byłym uczestnikom, oraz ich rodzinom uskuteczniają się z polecenia Biura Komitetów na zasadzie piśmiennych zgłoszeń petentów, przesyłanych za pośrednictwem odnośnych władz Zarządu Kolejowego, a to niesporne we własnym zakresie, a sporne na mocy decyzji Komitetu.

Wydziały dyrekcji niezwłocznie po uwolnieniu pracownika, komunikują do Biura Komitetu Kasy następujące dane potrzebne dla rozrachunku:

a) czas przyjęcia do służby,
b) czas uwolnienia ze służby,
c) zajmowane stanowisko,
d) powód uwolnienia,
e) wysokość płacy z ostatniego roku służby,
f) suma potrąceń do Kasy przez ostatnie trzy miesiące,
g) stan rodzinny.

Powyższe dane winny być dostarczone na druku wedle wzoru, ustanowionego przez Komitet Miejscowy.

Wiek dzieci, mających prawo do zapomóg, winien być stwierdzony metryką urodzenia, lub innym dokumentem urzędowym w razie niemożności przedstawienia metryki.

§ 9. Na podstawie wskazanych w § 8 danych, biura Komitetu przygotowują obrachunek należnych sum i wykonywują wypłaty najpóźniej w ciągu pięciu dni za pomocą asygnacji, wystawionych i podpisywanych przez Kierownika Biura i Buchaltera.

§ 10. Po skończonym miesiącu Biuro Miejscowego Komitetu przedkłada Komitetowi wykaz wpływów oraz uskutecznionych w danym miejscu wypłat. Komitet Miejscowy po zatwierdzeniu wykazów komunikuje je Centralnemu Komitetowi.

§ 11. Sprawozdania roczne Komitetów Miejscowych winny być po zakończeniu kiąg przesłane do Komitetu Centralnego w czasie umożliwiającym temuż Komitetowi sporządzenie ogólnego sprawozdania dla Najwyższej Izby Kontroli Państwa w terminie nie później do 1 maja po sprawozdawczym roku.

§ 12. W razie przejścia na służbę uczestnika z jednej Dyrekcji Kolejowej do drugiej, rachunek osobisty tego uczestnika przenosi się sposobem buchalteryjnym za pośrednictwem rachunku Komitetu Centralnego. Kierownik Biura Komitetu Miejscowego komunikuje o sumach rachunku osobistego uczestnika, który wyszedł z danej dyrekcji Kierownikowi Biura Komitetu Dyrekcji, do której przeszedł pracownik i jednocześnie zawiadamia o tem Komitet Centralny.

§ 13. Sprawozdanie roczne Kasy Przezorności po zatwierdzeniu przez Ministra Kolei Żelaznych winny być przedkładane Najwyższej Izbie Kontroli Państwa.

Zatwierdzam 2/VI 1919 r.

(—) *J. Eberhardt.*

40.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Sekcja Eksploatacyjna
Wydział Ruchu i Przewozów
Warszawa, Nowy Świat № 14.
dn. 28 czerwca 1919 r.
№ 3.3679|IV

Do wszystkich Dyrekcji Polskich Kolei Państwowych.

Zmiana dni kursowania pociągów Paryskich powoduje również zmianę dni kursowanin pociągu kąpielowego, a mianowicie o tyle, że pociąg odchodzący obecnie z Zakopanego, Krynicy i Iwonicza w piątki, a z Warszawy w soboty, winien, począwszy od 3, względnie 4-go lipca kursować w czwartki, względnie piątki.

Dyrekcje ogłoszą tę zmianę natychmiast trzykrotnie w dziennikach miejscowych.

Szef Sekcji (—) *Krzyżanowski.*

Naczelnik
Wydziału Ruchu i Przewozów (—) *Czapski.*

41.

OBWIESZCZENIE

w sprawie sprostowania błędu w Rozporządzeniu z dn. 5 kwietnia r. b.
(Dziennik Praw № 39, poz. 293).

W wierszu drugim punktu 2 Rozporządzenia z dnia 5 kwietnia r. b. o trybie postępowania z osobami podróżującymi koleją bez biletów, lub z biletami niewłaściwemi, wskazano „potrójną“ cenę biletu, powinno zaś być „poczwórną“, co niniejszym prostuje się.

Warszawa, dnia 24 maja 1919 r.

Kierownik Ministerstwa

(—) *J. Eberhardt.*

„Dziennik Praw“ Nr 44, dn. 6 czerwca 1919 r., poz. 316.

42.

MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH
Warszawa, Nowy Świat № 14.
Dnia 21 maja 1919 r.
№ 6886.

Do Prezesów wszystkich Dyrekcji Kolejowych, Szefów Sekcji i Naczelników Wydziałów Ministerstwa Kolei Żelaznych, odpis do Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Dla uniknięcia nieporozumień w stosunkach urzędowych pomiędzy Wydziałem Archiwów Państwowych, utworzonym stosownie do ogłoszonego w № 14 Dziennika Praw (poz. 182) dekretu z dnia 7 lutego r. b. i organami tegoż Wydziału z jednej strony, a innemi władzami państwowemi z drugiej, Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego wyjaśniło, że nazwa „archiwum“ nie powinna być stosowana ogólnie do akt kancelaryjnych, dla których zaproponowało natomiast nazwy następujące;

a) dla akt kancelaryjnych bieżących—registratura bieżąca,

b) dla akt, które utraciły podręczny charakter, lecz mogą być jeszcze potrzebne dla użytku służbowego—registratura dawna lub reponowana.

Do archiwum państwowego akta winny być przekazane dopiero w trzeciem stadjum, gdy z biegiem czasu nabierają one znaczenia naukowego, a w celach służbowych korzysta się z nich tylko w rzadkich wypadkach. Przed przyjęciem do archiwum akta ulegają skartowaniu celem usunięcia z niah tego, co uie posiada wartości naukowej i służbowej, stosownie do szczegółowego porozumienia się w tym przedmiocie pomiędzy urzędem, przekazującym akta, a Zarządem Archiwów Państwowyoh.

O powyższem komunikuje się dla wiadomości i zastosowania.

Kierownik Ministerstwa:

(—) *J. Eberhardt.*

43.

ROZPORZĄDZENIE

Kierownika Ministerstwa Kolei Żelaznych o zmianie nazwy przystanku „Platforma“ ną „Wesoła“.

Z moeą obowiązującą od dnia 1 lipca r. b. zmienia się nazwę przystanku „Platforma“, leżącego na linji Warszawa-Siedlce pomiędzy stajami Rembertowem i Miłosną, na nazwę „Wesoła“.

Kierownik Ministerstwa:

(—) *J. Eberhardt.*

Warszawa, dn. 18 czerwca 1919 r.

„Monitor“ Nr 138, 24 VI 19.

44.

D E P E S Z A

26 kwietnia 1919 r.

Warszawa, Radom Dyrekcje kolejowe.

Straż kolejowa, zorganizowana przez M-stwo Kolei Żelaznych, przechodzi z dniem 28 kwietnia r. b., na czas wojny pod rozkazy M-stwa Spraw Wojskowych. Odpowiednie rozporządzenie ogłoszone będzie w „Monitorze“.

Nr 126. *J. Eberhardt.*

45.

D E P E S Z A

Radom, Dyrekcja Kolei.

Rada Ministrów uznała za możliwe wstrzymać poprzednią uchwałę co do wyznaczenia korzystniejszego kursu przy wypłatach poborów, zawieszoną z powodu trudności finansowych. Od 1 maja proszę wypłacać pobory po cenie 175 za 100 mk. Wypłata w markach z powodu przeszkód technieznych niemożliwa. Odwołuje się do pracowników Dyrekcji Radomskiej, aby zechcieli zrozumieć ciężkie położenie Rządu i mieli cierpliwość czekać jeszcze tylko parę miesięey do wprowadzenia nowej waluty.

Nr 129 Kierownik Ninisteɹstwa

(—) *J. Eberhardt.*

46.

DEPESZA

Warszawa, Radom, Kraków, Lwów Dyrekcja Kolei, odpis wszystkie stacje i P. A. T.

Wobec uznania przez Sejm dnia 3 maja za święto narodowe, podkreślam, że ruch kolejowy w dniu tym nie powinien doznać ograniczenia. Kolejarze, których praca nie będzie konieczną dla utrzymania ruchu, w dn. 3 maja poleca się pozostawić swobodę pracy, lub świętowania. Pracownikom dziennym, którzy będą pracowali, należy się za dzień 3 maja płaca świąteczna.

Nr 131 Kierownik Ministerstwa

(—) J. Eberhardt.

47.

DEPESZA

z dnia 5 maja 1919 r.

Warszawa, Radom, Kraków, Lwów Dyrrekcje kolei, odpis Związek i P. A. T.

Urzędom i Pracownikom kolejowym, zaatakowanym w prasie w sprawach, dotyczących służby, poleca się nadsyłać bez zwłoki, drogą służbową, do Sekretarjatu Generalnego Ministerstwa, rzeczowe wyjaśnienia z pominięciem wszelkiej polemiki.

Nr 132 Kierownik Ministerstwa:

(—) J. Eberhardt.

48.

DEPESZA

z dnia 15 maja 1619 r.

Do Komisarjatu Naczelnej Rady Ludowej w Poznaniu. Wydział I B.

Powołując się na rozmowę z p. prezesem Rutkowskim z d. 14 b. m., Ministerstwo zawiadamia, że gotowe jest delegować do mającej powstać

przy Komisarjacie Komisji Kolejowej dwóch swoich delegatów. Ministerstwo prosi uprzejmie o podanie daty rozpoczęcia dzialalności Komisji.

Nr 140 Kierownik Ministerstwa:

(—) J. Eberhardt.

49.

DEPESZA

z dnia 15 maja 1919 r.

Warszawa, Radom, Kraków, Lwów Dyrekcje Kolei, odpis wszystkie stacje i Związek Kolejarzy.

Kolejarze!

Uznajac trudne warunki waszej pracy, tak ważnej dla najżywotniejszych interesów Państwa, Rada Ministrów uchwaliła nadzwyczajny dodatek miesięczny drożyźniany, zapowiedziany depeszą Ministra Kolei z dnia 13 maja. Rada Ministrów zdaje sobie dokładnie sprawę z tego, że pomoc ta nie zaspokoi w zupełności wszystkich waszych potrzeb, jednakże dopóki trwa wojna, od której zależą losy Ojczyzny, dopóki do kas skarbowych nie zaczną napływać normalnym biegiem podatki, wszyscy bez wyjątku pracownicy państwowi muszą cierpliwie znosić ciężki niezaprzeczenie los pierwszych zastępów pracowniczych przy odbudowie Ojczyzny.

Wierzę, że kolejarze uznają słuszne powody uchwały Rady Ministrów i, powodując się poczuciem obowiązku obywatelskiego, nie dopuszczą do zakłócenia ruchu na kolejach zgubnego dla ojczystej sprawy.

Nr 141 Prezydent Ministrów:

(—) *J. Paderewski.*

Minister Spraw Wewnętrznych:

(—) *S. Wojciechowski.*

Kierownik Ministerstwa Kolei żel.:

J. Eberhardt.

50.

DEPESZA

z dnia 16 maja 1919 r.

Dyrekcja kolejowa Lwów.

Zaliczki na 100 procentową podwyżkę dodatku do emerytur, zarządzoną tutejszym telegramem z dn. 2 maja, wypłacać. O sposobie i wysokości, porozumieć się z Dyrekcją Krakowską.

№ 142 Kierownik Ministerstwa:

(—) J. Eberhardt.

51.

DEPESZA

z dnia 22 maja 1919 r.

Pełnomocnik Głównego Urzędu Likwidacyjnego Dr. Twardowski w Wiedniu i Generalny Delegat Rządu Gałecki w Krakowie.

Sprawa wiedeńskiego Zakładu ubezpieczeń funkcjonarjuszy Kolejowych od wypadków na terytorjum Galicji i Śląska Cieszyńskiego została prowizorycznie w ten sposób uregulowana, że funkcje tego Zakładu dla Galicji, wobec zachodzących trudności utrzymuje się aż do definitywnego rozstrzygnięcia sprawy ubezpieczeń kolejarzy polskich od wypadków. Szczegóły pisemnie

№ 151 Kierownik Ministerstwa:

(—) J. Eberhardt.

52.

DEPESZA

z dnia 23 maja 1919 r.

Lwów, Dyrekcja Kolei.

Z pośród dawnych pracowników etatowych Dyrekcji Lwowskiej, zgłaszających się do służby na linjach, uwolnionych od nieprzyjaciele, należy

przyjmować bez różnicy Polaków, Rusinów i Żydów, którzy uchylali się od służby w Rusinów. Z tych, którzy służyli Rusinom, należy przyjmować Polaków, po zbadaniu ich przez komisję rehabilitacyjną, a Rusinów i Żydów nie przyjmować. Dyrekcja ma przestrzegać, by komisja rehabilitacyjna postępowała sprawiedliwie i po ludzku. Pracowników niestałych należy przyjmować w miarę potrzeby i bez różnicy.

№ 146 Kierownik Ministerstwa:

(—) J. Eberhardt.

53.

DEPESZA

z dnia 2 czerwca 1919 r.

Warszawa, Radom, Kraków, Lwów, Stanisławów Dyrekcje kolejowe, odpis MK., Cieszyn Rada Narodowa i PAT. Kraków, Delegat Rządu dla Galicji.

Termin ważności legitymacji kolejowych, wydawanych urzędnikom państwowym byłego zaboru austrjackiego, upoważniających do kupna biletów zniżkowych na przejazd kolejami przedłuża się ostatecznie do 1 lipca 1919 r., poczem dowody te tracą bezwarunkowo moc obowiązującą.

Nr 150 Kierownik Ministerstwa:

( ) J. Eberhardt.

54.

DEPESZA

z dnia 10 czerwca 1919 r.

Warszawa, Dyrekcja Kolei, Okólnik do wszystkich stacji Dyrekcji Warszawskiej, odpis M. K.

Zgodnie z wnioskiem Dyrekcji polecam przenieść do I klasy drożyznianej od 1 kwietnia r. b. stacje Andrzejów i Gałkówek, jako leżące pod Łodzią i znajdujące się w jednakowych z nią warunkach pod względem aprowizacji.

Nr 152 Kierownik Ministerstwa:

( ) J. Eberhardt.

Drukarnia Polska, Szpitalna 12.